



EP1279576   Biblio   Desc   Claims   Page 1   Drawing

**Ignition switch system for a motor vehicle**

Patent Number: EP1279576  
Publication date: 2003-01-29  
Inventor(s): SACHS EKKEHARD (DE)  
Applicant(s): MARQUARDT GMBH (DE)  
Requested Patent: ☐ EP1279576, A3  
Application Number: EP20020016556 20020724  
Priority Number (s): DE20011036187 20010725  
IPC Classification: B60R25/04  
EC Classification: B60R25/04  
Equivalents:  
Cited patent(s): EP1091313; EP0794095; FR2533747; EP1091314; DE19853075; EP1026054; DE19504991; DE19836968; EP1067260

**Abstract**

The ignition lock system includes a carrier element (17) with a slot (104) for the key (102), which can move linearly like a pushrod. The movement setting (s3) for the carrier element is in the form of a locking setting, effected by the interaction of a heart-shaped cam (108) in which an elastically loaded locking pin (24) can engage.

Data supplied from the esp@cenet database - I2

**THIS PAGE BLANK (USPTO)**

(19)



Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets



(11)

**EP 1 279 576 A2**

(12)

**EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(43) Veröffentlichungstag:

**29.01.2003 Patentblatt 2003/05**(51) Int Cl.7: **B60R 25/04**(21) Anmeldenummer: **02016556.9**(22) Anmeldetag: **24.07.2002**

(84) Benannte Vertragsstaaten:

**AT BE BG CH CY CZ DE DK EE ES FI FR GB GR  
IE IT LI LU MC NL PT SE SK TR**

Benannte Erstreckungsstaaten:

**AL LT LV MK RO SI**(30) Priorität: **25.07.2001 DE 10136187**(71) Anmelder: **Marquardt GmbH****78604 Rietheim-Weilheim (DE)**(72) Erfinder: **Sachs, Ekkehard****78549 Spaichingen (DE)**(74) Vertreter: **Patentanwälte****Eisele, Otten, Roth & Dobler****Karlstrasse 8****88212 Ravensburg (DE)****(54) Zündschlosssystem für ein Kraftfahrzeug**

(57) Die Erfindung betrifft ein Zündschloßsystem (100), insbesondere in einem Kraftfahrzeug, mit einem elektronischen Schlüssel (102) und mit einem elektronischen Zündschloß (103). Das Zündschloß (103) weist eine in einem Trägerelement (17) befindliche Aufnahme (104) für den Schlüssel (102) auf. Das Trägerelement (17) ist in der Art eines Schiebers mittels des Schlüssels (102) zwischen einer Ausgangsstellung (s1) und wenigstens einer Bewegungsstellung (s3) manuell linear bewegbar, wobei die Bewegungsstellung (s3) für das Trägerelement (17) als Raststellung ausgebildet ist. Nach positiver Auswertung eines zwischen dem Schlüssel (102) und dem Zündschloß (103) ausgetauschten elektronischen Codes ist wenigstens eine vom Zündschloß (103) bewirkbare Funktion, wie das Starten des Kraftfahrzeugs, freigegeben. Die vom Zündschloß (103) be-

wirkbare Funktion ist bevorzugterweise mittels eines insbesondere schräg zur Aufnahme (104) angeordneten Betätigungsorgans manuell auslösbar. Die Raststellung ist durch das Zusammenwirken einer in der Art eines Schalterhebers ausgestalteten Rastkurve (108) mit einem in die Rastkurve (108) eingreifenden, mit einer elastischen Kraft beaufschlagten Raststift (24) festgelegt. Weiterhin kann eine mit einem Transponder (119) im Schlüssel (102) zusammenwirkende Spule einer Seite des Trägerelements (17) zugewandt sein sowie mit deren Spulenachse im wesentlichen senkrecht auf die Bewegungsrichtung des Trägerelements (17) stehen. Schließlich kann mittels eines Umlenkelementes die in Richtung des Betätigungsorgans erfolgende Betätigungsbewegung des Betätigungsorgans in Bewegungsrichtung des Trägerelements (17) umgelenkt werden.

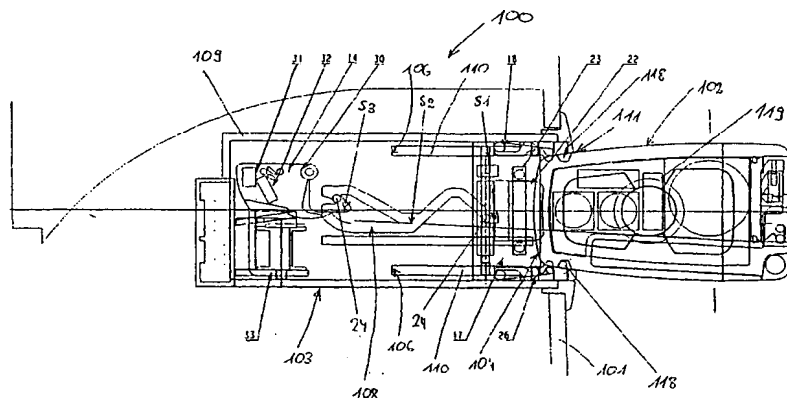


Fig. 4

**EP 1 279 576 A2**

## Beschreibung

**[0001]** Die Erfindung betrifft ein Zündschloßsystem nach dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1, 10 oder 12.

**[0002]** In Kraftfahrzeugen befindet sich bei hohen Sicherheitsanforderungen ein elektronisches Zündschloß, das mittels eines elektronischen Schlüssels betätigbar ist. Das elektronische Zündschloß und der elektronische Schlüssel sind Bestandteile des dem Schutz gegen unbefugte Benutzung dienenden Zündschloßsystems.

**[0003]** Aus der DE 44 34 587 A1 ist ein solches Zündschloßsystem mit einem elektronischen Zündschloß und einem elektronischen Schlüssel bekannt. Das Zündschloß weist eine Aufnahme für den Schlüssel auf, die sich in einem als Rotor ausgestalteten Trägerelement befindet. Der Rotor ist mittels des Schlüssels zwischen einer Ausgangs- und mehreren Bewegungsstellungen manuell durch Drehung bewegbar. Nach positiver Auswertung eines zwischen dem Schlüssel und dem Zündschloß ausgetauschten elektronischen Codes ist wenigstens eine vom Zündschloß bewirkbare Funktion, wie das Starten des Kraftfahrzeugs, freigegeben. Zur Auslösung der Funktion wirkt der Rotor in der Bewegungsstellung dementsprechend auf ein Schaltelement ein.

**[0004]** Es ist auch denkbar, was jedoch in der genannten Offenlegungsschrift nicht weiter erwähnt ist, mittels eines am Zündschloß angeordneten Betätigungsorgans manuell auf das Schaltelement einzuwirken. In einem solchen Fall erscheint der Bewegungsablauf im Zündschloß für die manuelle Bedienung des Zündschloßsystems komplex sowie auch fehleranfällig.

**[0005]** Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, ein Zündschloßsystem mit einfacher manueller Bedienbarkeit vorzuschlagen, insbesondere das ein separates Betätigungsorgan aufweisende Zündschloß so auszugestalten, daß dieses in einfacher Art und Weise vom Benutzer bedienbar ist.

**[0006]** Diese Aufgabe wird bei einem gattungsgemäßen Zündschloßsystem durch die kennzeichnenden Merkmale des Anspruchs 1, 10 oder 12 gelöst.

**[0007]** Bei dem in Anspruch 1 beschriebenen Zündschloß ist das Trägerelement in der Art eines Schiebers linear beweglich, wobei die Bewegungsstellung für das Trägerelement als Raststellung ausgebildet ist. Die Raststellung ist durch das Zusammenwirken einer in der Art eines Schalterherzens ausgestalteten Rastkurve mit einem in die Rastkurve eingreifenden, mit einer elastischen Kraft beaufschlagten Raststift festgelegt. Das Einstecken des Schlüssels sowie die weitere Bedienung des Schlüssels im Zündschloß durch den Benutzer erfolgt hier auf einfache Weise. Die Bedienung wird vom Benutzer als besonders ergonomisch empfunden, obwohl auf die Anordnung von zusätzlichen Dämpfungsgliedern im Zündschloß für die Bewegung des Schlüssels verzichtet werden kann. Außerdem arbeitet

das Zündschloß trotz der rauen Bedingungen im Kraftfahrzeug aufgrund des unempfindlichen Schalterherzens sehr zuverlässig und fehlerunanfällig.

**[0008]** Bei dem in Anspruch 10 dargestellten Zündschloßsystem weist das Zündschloß eine Spule und der Schlüssel einen Transponder zur elektromagnetischen Übertragung des elektronischen Codes auf. Die Spule ist derart im Zündschloß angeordnet, daß diese einer Seite des Trägerelements zugewandt ist sowie mit deren Spulenchse im wesentlichen senkrecht auf die Bewegungsrichtung des Trägerelements steht. Weiter ist der Transponder so im Schlüssel angeordnet, daß der Transponder im wesentlichen quer zur Bewegungsrichtung des Trägerelements bei in der Aufnahme befindlichem Schlüssel ausgerichtet ist. Diese Anordnung der Spule sowie des Transponders ermöglicht in der Bewegungsstellung eine Übertragung des Codes in besonders sicherer und fehlerunfälliger Art und Weise.

**[0009]** Das Zündschloß gemäß Anspruch 12 schließlich weist ein insbesondere schräg zur Aufnahme angeordnetes Betätigungsorgan auf, das zur manuellen Auslösung der durch das Zündschloß bewirkbaren Funktion dient. Hierzu wirkt das Betätigungsorgan auf ein im Zündschloß befindliches, dem Trägerelement zugewandtes elektrisches, elektronisches, optisches, sensorisches o. dgl. Schaltelement ein. Im Zündschloß befindet sich weiter ein Umlenkelement, das die in Richtung des Betätigungsorgans erfolgende Betätigungsbeziehung in Bewegungsrichtung des Trägerelements umlenkt. Ein solchermaßen ausgestaltetes Zündschloß läßt sich in platzsparender Weise auch in engen Einbauräumen im Kraftfahrzeug unterbringen. Zudem ist das Zündschloß vom Benutzer in besonders ergonomischer Art zu bedienen.

**[0010]** Weitere Ausgestaltungen der Erfindung sind Gegenstand der Unteransprüche.

**[0011]** Das Zündschloß weist ein Gehäuse mit einer Öffnung für das Einstecken des Schlüssels auf. Zur Erzielung einer guten Abdichtung gegen Staub, Schmutz o. dgl. kann die Öffnung durch das Trägerelement in dessen Ausgangsstellung derart verschlossen sein, daß die Aufnahme im Trägerelement mit der Öffnung korrespondiert. Falls erforderlich kann eine vom Schlüssel bewegliche, federbelastete Klappe die Aufnahme verschließen, wenn der Schlüssel nicht eingesteckt ist. Im Gehäuse kann sich schließlich noch eine Führung für die Bewegung des Trägerelements befinden, so daß ein präziser Bewegungsablauf für den Schlüssel gegeben ist.

**[0012]** Um Manipulationen am Zündschloß bei nicht gestecktem Schlüssel zu verhindern, kann in der Aufnahme ein Schlüsseltaster angeordnet sein. Nur wenn sich der Schlüssel in der Aufnahme befindet, gibt der Schlüsseltaster einen Riegel für die Bewegung des Trägerelements frei. Um ein unabsehliches Verhaken o. dgl. der Aufnahme auszuschließen, kann der Riegel zwei Riegelemente besitzen. Eine zusätzliche Manipulationssicherheit kann weiter durch zwei einander ge-

genüberliegende, federbelastete Schlüsselhaken erreicht werden, die zum Eingreifen in den Schlüssel bei in der Aufnahme befindlichem Schlüssel am Trägerelement angeordnet sind. Die Schlüsselhaken sperren die Bewegung des Trägerelements bei nicht in der Aufnahme befindlichem Schlüssel und geben bei in der Aufnahme befindlichem Schlüssel die Bewegung des Trägerelements frei. Zur leichteren Bedienung durch den Benutzer, insbesondere bei Dunkelheit, kann die Aufnahme am Schlüsseltaster mittels eines Lichtleitelementes beleuchtbar ausgestaltet sein.

**[0013]** Bevorzugterweise besitzt die Rastkurve eine dem Schalttherz vorgelagerte, in etwa V-förmige Ausgestaltung, derart daß das Trägerelement in eine zwischen der Ausgangs- und der Bewegungsstellung liegende, weitere Bewegungsstellung bewegbar ist. In der weiteren Bewegungsstellung sind bestimmte weitere Funktionen des Kraftfahrzeugs durch das Zündschloß bewirkt- und/oder freigebbar. Beispielsweise kann es sich bei den weiteren Funktionen um das Einschalten des Bordnetzes, der Zündung, von elektrischen Verbrauchern, wie dem Radio, o. dgl. handeln. Zweckmäßigerweise wirkt eine Rückstellkraft mittels einer Druckfeder in Richtung auf die Ausgangsstellung auf das Trägerelement bei dessen Bewegung ein. Diese Rückstellkraft ist zwischen der weiteren Bewegungsstellung und der Bewegungsstellung wirksam, indem ein beispielsweise am Trägerelement angeordneter Schleppschieber beginnend ab der weiteren Bewegungsstellung auf die Druckfeder einwirkt. Somit erfolgt eine vom Benutzer ausgelöste, ansonsten jedoch selbsttätige Rückführung des Schlüssels aus der Bewegungsstellung in die weitere Bewegungsstellung, während der Schlüssel aus der weiteren Bewegungsstellung direkt vom Bediener abgezogen werden kann.

**[0014]** Zur Bewirkung und/oder Freigabe der jeweiligen Funktionen des Zündschlosses können in der Bewegungsstellung sowie gegebenenfalls in der weiteren Bewegungsstellung elektrische, elektronische, optische, sensorische o. dgl. Schaltelemente vom Trägerelement betätigt werden. Bevorzugterweise handelt es sich bei dem Schaltelement um einen Hallsensor, wobei am Trägerelement ein zum Hallsensor korrespondierender Magnet angeordnet ist.

**[0015]** Um eine unzulässige Entnahme des Schlüssels aus dem Zündschloß zu verhindern, kann das Trägerelement in der Bewegungsstellung mittels eines Drehriegels verriegelbar sein. Hierzu bewegt das Trägerelement bei Bewegung in die Bewegungsstellung über einen Stift den Drehriegel in dessen verriegelnde Stellung. Dabei greift der Drehriegel zur Verriegelung in die Rastkurve ein. Der Drehriegel ist seinerseits elektromagnetisch, beispielsweise mittels eines Klappankermagneten, ver- sowie entrastbar.

**[0016]** Zur Aufnahme der elektrischen und/oder elektronischen Bauteile, wie der Schaltelemente, Hallsensoren, Leuchtdioden o. dgl., bietet sich eine Leiterplatte im Gehäuse des Zündschlosses an. Für ein kompaktes

Zündschloß läßt sich die Leiterplatte in platzsparender Weise in etwa parallel zur Führung für das Trägerelement anordnen. Zur einfachen Montage im Zündschloß kann die Leiterplatte im Gehäuse eingerastet sein.

**[0017]** Damit der Benutzer die manuelle Bedienung des Betätigungsorgans am Zündschloß besonders ergonomisch empfindet, kann das Umlenkelement als Kniehebel, bestehend aus zwei gelenkig miteinander verbundenen Armen, ausgebildet sein. Das Betätigungsorgan wirkt, beispielsweise mittels eines Stößels, auf das Gelenk der beiden Arme ein. Der eine Arm ist im Gehäuse drehbar befestigt und der andere Arm besitzt zweckmäßigerweise einen wiederum gelenkig verbundenen Ansatz. Dieser Ansatz ist platzsparend in etwa parallel zur Bewegungsrichtung des Trägerelementes geführt und wirkt dann bei der Betätigungsbewegung des Betätigungsorgans auf das Schaltelement ein. Das auf der Leiterplatte angeordnete Schaltelement besteht bevorzugterweise aus einem Hallsensor, der mit einem am Ansatz befindlichen Magneten zusammenwirkt.

**[0018]** Das Betätigungsorgan am Zündschloß kann als Drucktaste ausgebildet sein. Es bietet sich an, daß das Betätigungsorgan in einem schräg am Gehäuse des Zündschlosses angeordneten Gehäuseansatz geführt ist. Der Gehäuseansatz kann verstellbar am Gehäuse des Zündschlosses angeordnet sein, womit ein Ausgleich von Toleranzen bei der Montage des Zündschlosses im Kraftfahrzeug in einfacher Art und Weise erzielbar ist. Um bei Dunkelheit die Bedienung des Betätigungsorgans zu erleichtern, kann das Betätigungsorgan mittels eines Lichtleitelementes, das zu einer auf der Leiterplatte angeordneten Leuchtdiode führt, beleuchtbar sein. Schließlich können aufgrund von Toleranzen auftretende Spalte dadurch verdeckt werden, daß das Betätigungsorgan und/oder die Aufnahme durch eine Blende umrahmt ist. Es bietet sich dabei an, die Blende auf das Gehäuse des Zündschlosses aufzurasten.

**[0019]** Die mit der Erfindung erzielten Vorteile bestehen insbesondere darin, daß das Zündschloßsystem einen einfachen, bedienerfreundlichen linearen Bewegungsablauf aufweist. Dabei ist das Zündschloß einfach und kostengünstig ausgestaltet. Insbesondere wird für die Entnahme des Schlüssels aus der Aufnahme kein teures und fehleranfälliges Dämpfungselement benötigt. Ebenso kann, falls gewünscht, auf die herkömmliche und fehleranfällige klappbare Abdeckung an der Aufnahme des Zündschlosses bei entnommenen Schlüssel verzichtet werden. Das Zündschloßsystem läßt sich trotz hoher Funktionalität und Sicherheit sehr kompakt ausgestalten und ist daher auch in beengten Einbauräumen im Kraftfahrzeug gut unterzubringen. Das Betätigungsorgan kann in beliebiger Art und Weise am Zündschloß entsprechend dem im Kraftfahrzeug zur Verfügung stehenden Einbauraum angeordnet werden, wobei unabhängig von der jeweiligen Anordnung ein ergonomischer Kraft-Weg-Verlauf für die Bedienung des

Betätigungsorgans erzielbar ist.

**[0020]** Ein Ausführungsbeispiel der Erfindung ist in den Zeichnungen dargestellt und wird im folgenden näher beschrieben. Es zeigen

- Fig. 1 ein Zündschloßsystem für ein Kraftfahrzeug in perspektivischer Ansicht,
- Fig. 2 einen Teil des Zündschlosses in perspektivischer Ansicht, wobei das Gehäuse teilweise weggelassen ist,
- Fig. 3 einen Längsschnitt durch das in der Instrumententafel eines Kraftfahrzeugs eingebaute Zündschloß mit eingestecktem Schlüssel,
- Fig. 4 einen Schnitt entlang der Linie 4-4 in Fig. 3 und
- Fig. 5 schematisch den Kraft-Weg-Verlauf für das Betätigungsorgan am Zündschloß.

**[0021]** In Fig. 1 ist ein Zündschloßsystem 100 für ein Kraftfahrzeug zu sehen, das aus einem elektronischen Schlüssel 102 und einem elektronischen Zündschloß 103 besteht. Das Zündschloß 103 besitzt ein Gehäuse 109, an dessen Oberseite ein Gehäuseansatz 112 mit einem Betätigungsorgan 107 schräg zur Oberseite des Gehäuses 109 angeordnet ist. In das Zündschloß 103 ist an einer Öffnung 111 der Schlüssel 102 einsteckbar.

**[0022]** Wie in Fig. 3 zu erkennen ist, ist das Zündschloß 103 in einer schematisch gezeigten Instrumententafel 101 des Kraftfahrzeugs angeordnet. Der Gehäuseansatz 112 ist zum weitgehend automatischen Ausgleich von Toleranzen bei der Montage des Zündschlosses 103 in der Instrumententafel 101 im Kraftfahrzeug verstellbar am Gehäuse 109 angeordnet, indem der Gehäuseansatz 112 mittels eines in Fig. 1 sichtbaren Drehlagers 113 am Gehäuse 109 befestigt ist. Wie weiter in Fig. 3 zu sehen ist, weist das Zündschloß 103 eine in einem Trägerelement 17 befindliche Aufnahme 104 für den Schlüssel 102 auf. Das Trägerelement 17 ist mittels des Schlüssels 102 zwischen einer Ausgangsstellung s1 und wenigstens einer Bewegungsstellung s3 (siehe auch Fig. 4) manuell bewegbar. Hierzu ist das Trägerelement 17 in der Art eines Schiebers linear beweglich ausgestaltet.

**[0023]** In Fig. 3 und 4 ist die Ausgangsstellung s1 des Trägerelements 17 gezeigt, während in der Bewegungsstellung s3 das Trägerelement 17 an einem in Fig. 4 sichtbaren Anschlag 106 anliegt. Die Bewegungsstellung s3 für das Trägerelement 17 ist als Raststellung ausgebildet. Die Raststellung wird durch das Zusammenwirken einer in der Art eines Schaltherzens ausgestalteten Rastkurve 108 mit einem Raststift 24 festgelegt. Hierzu greift der Raststift 24, der mit einer elastischen Kraft beaufschlagt ist, in die Rastkurve 108 ein.

**[0024]** Ist der Schlüssel 102 in die Aufnahme 104 eingeführt und anschließend mitsamt dem Trägerelement

17 aufgrund manueller Einwirkung des Benutzers auf den Schlüssel 102 von der Ausgangsstellung s1 in die Bewegungsstellung s3 gebracht, so wird zwischen dem Schlüssel 102 und dem Zündschloß 103 ein elektronischer Code, und zwar bevorzugt in einer bidirektionalen Kommunikation ausgetauscht. Nach positiver Auswertung des zwischen dem Schlüssel 102 und dem Zündschloß 103 ausgetauschten elektronischen Codes, d.h. es handelt sich um den berechtigten Schlüssel 102, ist wenigstens eine vom Zündschloß 103 bewirkbare Funktion freigegeben. Die Funktion ist nach deren Freigabe dann mittels des schräg zur Aufnahme 104 im Gehäuseansatz 112 angeordneten Betätigungsorgans 107 manuell auslösbar. Bevorzugterweise handelt es sich bei dieser Funktion um das Starten bzw. Stoppen des Kraftfahrzeugs, so daß das Betätigungsorgan 107 die Start/Stop-Taste für den Motor des Kraftfahrzeugs darstellt. Selbstverständlich kann falls notwendig der elektronische Code zur Freigabe bestimmter Funktionen auch in anderen Stellungen als der Bewegungsstellung s3, beispielsweise auch bereits in der Ausgangsstellung s1, zwischen dem Schlüssel 102 und dem Zündschloß 103 ausgetauscht werden. Weiter kann in der Bewegungsstellung s3 sowie gegebenenfalls in den anderen Stellungen je nach Bedarf auch ein elektrisches, elektronisches, optisches, sensorisches o. dgl. Schaltelement als Signal für die jeweilige Stellung oder auch zum Auslösen von Funktionen durch das Trägerelement 17 oder auch in sonstiger Weise geschaltet werden.

**[0025]** In weiterer Ausgestaltung besitzt das Zündschloß 103, wie bereits erwähnt und in Fig. 1 gezeigt, ein Gehäuse 109, das im Einzelnen aus einem Grundrahmen 1, einem Deckel 4 mit dem Gehäuseansatz 112 für die Start/Stop-Tasterführung (Betätigungsorgan 107) und einem Boden 27 besteht. Das Gehäuse 109 weist an seinem Grundrahmen 1 die Öffnung 111 auf. Die Öffnung 111 ist durch das Trägerelement 17 selbst in dessen Ausgangsstellung derart verschlossen, daß die Aufnahme 104 im Trägerelement 17 mit der Öffnung 111 korrespondiert. Zusätzlich kann die Aufnahme 104 noch mittels einer beweglichen und federbelasteten Klappe verschlossen sein, die jedoch in den Zeichnungen nicht weiter dargestellt ist. Eine solche Klappe wird beim Einstecken des Schlüssels 102 in die Öffnung 111 nach einer Seite wegbewegt und gibt dann die Aufnahme 104 zum vollständigen Einführen des Schlüssels 102 frei.

**[0026]** Wie weiter in Fig. 4 zu sehen ist, ist im Gehäuse 109 das als Schieber ausgestaltete Trägerelement 17 mit der Aufnahme 104 linear beweglich angeordnet. Hierfür befindet sich im Gehäuse 109 eine Führung 110 für die Bewegung des Trägerelementes 17. Außerdem beinhaltet das Gehäuse 109 einen Klappankermagnet 33 und einen Drehriegel 30 mit Druckfeder 32 und Magnet 31. An der Oberseite im Gehäuse 109 ist eine in Fig. 3 sichtbare, in etwa parallel zum Trägerelement 17 angeordnete Leiterplatte 40, die die elektrischen und/oder elektronischen Bauteile, wie Hallsensoren 43,

Leuchtdioden 42 o. dgl., aufnimmt, eingerastet. Auf der Leiterplatte 40 befindet sich weiter eine in der Art eines Transponders wirkende sowie zur Energieübertragung dienende Spule 44. Der elektrische Anschluß der Leiterplatte 40 erfolgt über eingepreßte Actionspins 41.

**[0027]** Wie anhand von Fig. 3 und 4 ersichtlich ist, trägt der Schieber 17 Schlüsselhaken 18, insbesondere zwei einander gegenüberliegende Schlüsselhaken 18, einen Schlüsseltaster 22, einen Riegel 21 mit Druckfedern 23, ein Lichtleitelement 20 für den Schlüsseltaster 22 und einen Magnet 19. Weiter ist der als Rastschieber ausgestaltete Raststift 24 mitsamt Druckfedern 25 zur Erzeugung der elastischen Kraft am Schieber 17 angeordnet. Der Boden 27 des Gehäuses 109 trägt eine Druckfeder 28, eine Blattfeder 26 und einen Schleppschieber 29. Außerdem enthält der Boden 27 die Rastkurve 108 für den Raststift 24 und die nicht weiter gezeigte Funktionskurve für die Schlüsselhaken 18. Weiterhin sind im Boden 27 Führungselemente für den Klappankermagnet 33 und den Drehriegel 30 enthalten.

**[0028]** Im Deckel 4 mit der Start/Stop-Tasterführung, die sich im schräg am Gehäuse 109 angeordneten Gehäuseansatz 112 befindet, ist ein Lichtleitelement 6 zur Beleuchtung des Betätigungsorgans 107 befestigt. Eine Führung 9, die im Deckel 4 eingebaut ist, trägt einen Ansatz 10 mit Druckfeder 16 und Magnet 15. Der in etwa parallel zur Bewegungsrichtung des Trägerelementes 17 geführte Ansatz 10 ist gelenkig an einem Umlenkelement 105 angeordnet. Wie besonders gut anhand der perspektivischen Ansicht in Fig. 2 zu erkennen ist, ist das Umlenkelement 105 in der Art eines Kniehebels, bestehend aus zwei gelenkig miteinander verbundenen Armen 12 und 13 ausgestaltet. Der eine Arm 13 ist drehbar an Zapfen 114 im Gehäuse 109 befestigt und der andere Arm 12 ist mit dem Ansatz 10 gelenkig verbunden. Zur Verbindung der Arme 12, 13 untereinander sowie des Armes 12 mit dem Ansatz 10 dienen Stifte 11. Das Betätigungsorgan 107 weist einen Tastenknopf 8 mit einem zur Einwirkung auf das Gelenk 115 des Kniehebels dienenden Stößel 7 auf, wobei der Tastenknopf 8 sowie der Stößel 7 von einem Verschuß 5 gehalten werden. Der Tastenknopf 8 besteht aus glasklarem Kunststoff, der innen schwarz ausgefärbt sowie mit einem eingelassenen Schriftzug, beispielsweise Start/Stop, versehen ist, wobei der Schriftzug wiederum von heller, transluzenter Farbe abgedeckt wird.

**[0029]** Der Einbau des Zündschlosses 103 in die Instrumententafel 101, was in Fig. 3 gezeigt ist, erfolgt in eine geeignete Aufnahme von hinten. Der elektrische Anschluß des Zündschlosses 103 erfolgt über ein Bandkabel 117 mit angeschlagenem Buchsenstecker 116. Das Betätigungsorgan 107 und die Aufnahme 104 für den Schlüssel 102 werden durch Blenden 51 und 52 umrahmt, die auf das Gehäuse 109 aufgerastet werden, um so die entsprechenden Ausschnitte in der Instrumententafel 101 zu verdecken.

**[0030]** Nachfolgend soll weiter die Bedienung und Funktionsweise des Zündschloßsystems 100 anhand

der Fig. 3 und 4 näher erläutert werden. Dabei ist in Fig. 4 die Ausgangsstellung, in der sich der Raststift 24 an der Stelle s1 der Rastkurve 108 befindet, die weitere Bewegungsstellung, in der sich der Raststift 24 an der Stelle s2 der Rastkurve 108 befindet, und die Bewegungsstellung, in der sich der Raststift 24 an der Stelle s3 der Rastkurve 108 befindet, eingezeichnet.

**[0031]** Der Schlüssel 102 wird mit seiner dünnen, schmalen Seite in die Aufnahme 104 gesteckt, wobei sich der Schieber 17 in der Ausgangsstellung s1 befindet. Dabei wird über den Schlüsseltaster 22 der Riegel 21, der insbesondere zwei Riegelemente besitzt, freigegeben. Gleichzeitig werden die Schlüsselhaken 18 gegen die Blattfeder 26 aufgedrückt und verlassen dadurch die Sperrstellung für den Schieber 17. Insgesamt werden dadurch vier Sperrstellen gleichzeitig geöffnet, womit eine Fehlbedienung nahezu ausgeschlossen ist.

**[0032]** Nun kann ausgehend von der Ausgangsstellung s1 der Schieber 17 mit dem Schlüssel 102 gegen die Kraft, die sich aus der Anordnung von Rastkurve 108 und dem Raststift 24 ergibt, vom Benutzer manuell eingeschoben werden. Dabei greifen die Schlüsselhaken 18 in entsprechende Rasttaschen 118 im Schlüssel 102 und halten durch die Funktionskurven im Schlüsselgehäuse und im Boden 27 den Schlüssel 102 fest. Nach etwa 15 mm Weg verbleibt der Schlüssel 102 in einer bestimmten Position, nämlich der weiteren Bewegungsstellung s2, wenn man ihn losläßt. Hierzu besitzt die Rastkurve 108 zwischen der Ausgangsstellung s1 und der Bewegungsstellung s3 eine dem Schalthertz vorgelegerte, in etwa V-förmige Ausgestaltung. Der Schlüssel 102 kann in der weiteren Bewegungsstellung s2 durch Ziehen und Rückrühren in die Ausgangsstellung s1 wieder aus der Aufnahme 104 entnommen werden, wie anhand von Fig. 4 zu sehen ist.

**[0033]** Aus der weiteren Bewegungsstellung s2 kann der Schlüssel 102 gegen die Rückstellkraft der Druckfeder 28 bis in eine Endstellung, und zwar die Bewegungsstellung s3, manuell geschoben werden. Da der Schleppschieber 29 erst beginnend ab der weiteren Bewegungsstellung s2 auf die Druckfeder 28 einwirkt, wird die Rückstellkraft lediglich zwischen der weiteren Bewegungsstellung s2 und der Bewegungsstellung s3 wirksam. In der Bewegungsstellung s3 kann der Schlüssel 102 dann losgelassen werden, wobei der Schieber 17 mitsamt dem Schlüssel 102 mit Hilfe des Raststiftes 24 im Schalthertz der Rastkurve 108 einrastet, wie anhand von Fig. 4 zu sehen ist. Gleichzeitig betätigt der Schieber 17 mittels des Magneten 19 den Hallsensor 43'. Aus der Bewegungsstellung s3 kann der Schlüssel 102 durch Hineinschieben um etwa weitere 5 mm über die Druckfeder 28 wieder in die weitere Bewegungsstellung s2 ("15 mm eingesteckt") zurückgebracht werden. Von dort kann der Schlüssel 102 dann manuell aus der Aufnahme 104 abgezogen werden, wenn beispielsweise bei einem Automatikgetriebe vorher das Betätigungsorgan 107 nicht zum Starten betätigt wurde.

**[0034]** Das Zündschloß 103 weist eine Spule 44 und

der Schlüssel 102 einen Transponder 119 auf. Die Spule 44 dient als Transponder- sowie Energieübertragungsspule, so daß zum einen vom Zündschloß 103 Energie auf den Schlüssel 102 zu dessen Betrieb übertragen werden kann und zum anderen eine elektromagnetischen Übertragung des elektronischen Codes zwischen dem Zündschloß 103 und dem Schlüssel 102 ermöglicht ist, wenn der Schlüssel 102 im Zündschloß 103 eingesteckt ist. Die Spule 44 ist einer Seite des Trägerelements 17 zugewandt sowie steht mit deren Spulenachse im wesentlichen senkrecht auf die Bewegungsrichtung des Trägerelements 17. Der Transponder 119 im Schlüssel 102 ist im wesentlichen quer zur Bewegungsrichtung des Trägerelements 17 bei in der Aufnahme 104 befindlichem Schlüssel 102 ausgerichtet. Dadurch kann in der Bewegungsstellung s3 die Transponder-/Energieübertragungsspule 44 im Zündschloß 103 mit der im Schlüssel 102 eingebauten Spule des Transponders 119 kommunizieren, derart daß in der Bewegungsstellung s3 eine Übertragung des Codes ermöglicht ist.

**[0035]** Der Start/Stop-Tastenknopf 8 des Betätigungsorgans 107 wird durch Eindrücken vom Benutzer betätigt. Dabei bewegt der Stößel 7 über das Umlenkelement 105, nämlich die Arme 12, 13 als Kniehebel den Ansatz 10 gegen die Druckfeder 16. Durch die Kniehebelwirkung wird ein abfallender Kraftverlauf erreicht, wie in Fig. 5 zu sehen, der eine sichere Funktion des Start/Stop-Tastenknopfes 8 ermöglicht. Der Ansatz 10 betätigt bei Betätigungsbewegung des Betätigungsorgans 107 über die eingebauten Magnete 15 die Hallsensoren 43. Anstelle von Hallsensoren 43, 43' können selbstverständlich auch sonstige sensorische oder auch elektrische, elektronische, optische o. dgl. Schaltelemente, die auf der Leiterplatte 40 angeordnet sind, verwendet werden. Das Umlenkelement 105 lenkt somit die in Richtung des Betätigungsorgans 107 erfolgende Betätigungsbewegung in Bewegungsrichtung des Trägerelementes 17 um. Für die durch das Betätigungsorgan 107 ausgelöste Start/Stop-Funktion können beispielsweise auch zwei getrennte und damit redundante Schaltelemente vorgesehen sein.

**[0036]** Mit dem Ansatz 10 kann über einen Stift 14 auch der Drehriegel 30 betätigt werden, wobei dann durch den Drehriegel 30 der Raststift 24 am Verlassen des Schaltwerkes in der Rastkurve 108 gehindert wird, so daß durch das Eingreifen des Drehriegels 30 in die Rastkurve 108 eine Sperrung des Schiebers 17 und damit des Schlüssels 102 erfolgt. Der Drehriegel 30 wird dabei seinerseits elektromagnetisch vom Klappankermagnet 33 verrastet. Mittels des Magneten 31 am Drehriegel 30 wird ein Hallsensor betätigt und damit signalisiert, daß der Schlüssel 102 in der Bewegungsstellung s3 gesperrt ist. Der Schlüssel 102 wird erst durch ein Signal einer Steuereinheit entsperrt, wobei das Signal beispielsweise von der P("Parken")-Stellung am Wählhebel des Automatikgetriebes ausgelöst wird, indem der Klappankermagnet 33 und folglich der Drehrie-

gel 30 wieder freigegeben werden. Der Schlüssel 102 kann dann, wie bereits beschrieben, durch Tieferdrücken um etwa 5 mm in die weitere Bewegungsstellung s2 ("15 mm eingesteckt") gebracht werden und von dort dann durch Ziehen gegen die Kraft, die durch die Rastkurve 108 und den Raststift 24 aufgebracht werden, herausgenommen werden. Der Schieber 17 wird in seiner Ausgangsstellung dann wieder an vier Stellen verriegelt.

**[0037]** Für den Nachtbetrieb ist der Start/Stop-Tastenknopf 8 am Betätigungsorgan 107 über das Lichtleitelement 6 von einer Leuchtdiode 42 beleuchtet, wie anhand von Fig. 3 zu erkennen ist. Hierzu führt das Lichtleitelement 6 bis zur Leuchtdiode 42, die auf der Leiterplatte 40 angeordnet ist. Desgleichen kann der Schlüsseltaster 22 über das Lichtleitelement 20 und die Leuchtdiode 42 beleuchtet werden.

**[0038]** Die Erfindung ist nicht auf das beschriebene und dargestellte Ausführungsbeispiel beschränkt. Sie umfaßt vielmehr auch alle fachmännischen Weiterbildungen im Rahmen der durch die Patentansprüche definierten Erfindung. So kann die Erfindung nicht nur an Zündschloßsystemen für beliebige Fahrzeuge Verwendung finden, in denen der Schlüssel 102 in die Aufnahme 104 eingesteckt wird, sondern auch in Fahrzeugen mit einer "Keyless-Go"-Funktionalität, bei denen der Schlüssel lediglich vom Benutzer mitgeführt wird. Weiterhin kann die Erfindung auch an sonstigen Schlössern, beispielsweise solchen, die an Arbeitsmaschinen o. dgl. angeordnet sind, eingesetzt werden.

#### Bezugszeichen-Liste:

#### [0039]

1:	Grundrahmen
4:	Deckel
5:	Verschluß
6:	Lichtleitelement
7:	Stößel
8:	(Start/Stop-)Tastenknopf
9:	Führung
10:	Ansatz
11:	Stift
12,13:	Arm (von Kniehebel)
14:	Stift
15:	Magnet
16:	Druckfeder
17:	Trägerelement / Schieber
18:	Schlüsselhaken
19:	Magnet
20:	Lichtleitelement
21:	Riegel
22:	Schlüsseltaster
23:	Druckfeder
24:	Raststift
25:	Druckfeder
26:	Blattfeder



27:	Boden	
28:	Druckfeder	
29:	Schleppschieber	
30:	Drehriegel	
31:	Magnet	5
32:	Druckfeder	
33:	Klappankermagnet	
40:	Leiterplatte	
41:	Actionpin	
42:	Leuchtdiode	10
43,43':	Hallsensor	
44:	Spule, Transponder-/Energieübertragungs- spule	
51,52:	Blende	
100:	Zündschloßsystem	15
101:	Instrumententafel	
102:	Schlüssel	
103:	Zündschloß	
104:	Aufnahme	
105:	Umlenkelement	20
106:	Anschlag (für Trägerelement)	
107:	Betätigungsorgan	
108:	Rastkurve	
109:	Gehäuse	
110:	Führung (für Trägerelement)	25
111:	Öffnung	
112:	Gehäuseansatz	
113:	Drehlager (von Gehäuseansatz)	
114:	Zapfen (für Arm von Kniehebel)	
115:	Gelenk (von Kniehebel)	30
116:	Buchsenstecker	
117:	Bandkabel	
118:	Rasttasche (am Schlüssel)	
119:	Transponder	35

## Patentansprüche

1. Zündschloßsystem, insbesondere in einem Kraftfahrzeug, mit einem elektronischen Schlüssel (102) sowie mit einem elektronischen Zündschloß (103), wobei das Zündschloß (103) eine in einem Trägerelement (17) befindliche Aufnahme (104) für den Schlüssel (102) aufweist, wobei das Trägerelement (17) mittels des Schlüssels (102) zwischen einer Ausgangs- und wenigstens einer Bewegungsstellung (s1, s3) manuell bewegbar ist, wobei nach positiver Auswertung eines zwischen dem Schlüssel (102) und dem Zündschloß (103) ausgetauschten elektronischen Codes wenigstens eine vom Zündschloß (103) bewirkbare Funktion, wie das Starten des Kraftfahrzeugs, freigegeben ist, und wobei bevorzugterweise die vom Zündschloß (103) bewirkbare Funktion mittels eines insbesondere schräg zur Aufnahme (104) angeordneten Betätigungsorgans (107) manuell auslösbar ist, **dadurch gekennzeichnet, daß** das Trägerelement (17) in der Art eines Schiebers linear beweglich ist, daß die Be-

wegungsstellung (s3) für das Trägerelement (17) als Raststellung ausgebildet ist, und daß die Raststellung durch das Zusammenwirken einer in der Art eines Schalttherzens ausgestalteten Rastkurve (108) mit einem in die Rastkurve (108) eingreifenden, mit einer elastischen Kraft beaufschlagten Raststift (24) festgelegt ist.

2. Zündschloßsystem nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, daß** das Zündschloß (103) ein Gehäuse (109) mit einer Öffnung (111) aufweist, und daß die Öffnung (111) durch das Trägerelement (17) in dessen Ausgangsstellung derart verschlossen ist, daß die Aufnahme (104) im Trägerelement (17) mit der Öffnung (111) korrespondiert, daß vorzugsweise eine vom Schlüssel (102) bewegliche Klappe, die insbesondere federbelastet ausgestaltet ist, die Aufnahme (104) verschließt, und daß weiter vorzugsweise im Gehäuse (109) eine Führung (110) für die Bewegung des Trägerelements (17) befindlich ist.

3. Zündschloßsystem nach Anspruch 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet, daß** in der Aufnahme (104) ein Schlüsseltaster (22) angeordnet ist, wobei der Schlüsseltaster (22) bei in der Aufnahme (104) befindlichem Schlüssel (102) einen Riegel (21), insbesondere mit zwei Riegeelementen, für die Bewegung des Trägerelements (17) freigibt.

4. Zündschloßsystem nach Anspruch 1, 2 oder 3, **dadurch gekennzeichnet, daß** die Aufnahme (104), insbesondere am Schlüsseltaster (22), mittels eines Lichtleitelementes (20) beleuchtbar ausgestaltet ist.

5. Zündschloßsystem nach einem der Ansprüche 1 bis 4, **dadurch gekennzeichnet, daß** federbelastete Schlüsselhaken (18), insbesondere zwei einander gegenüberliegende Schlüsselhaken (18), zum Eingreifen in den Schlüssel (102) bei in der Aufnahme (104) befindlichem Schlüssel (102) am Trägerelement (17) angeordnet sind, wobei die Schlüsselhaken (18) die Bewegung des Trägerelements (17) bei nicht in der Aufnahme (104) befindlichen Schlüssel (102) sperren und bei in der Aufnahme (104) befindlichen Schlüssel (102) freigeben.

6. Zündschloßsystem nach einem der Ansprüche 1 bis 5, **dadurch gekennzeichnet, daß** die Rastkurve (108) eine dem Schalttherz vorgelagerte, in etwa V-förmige Ausgestaltung besitzt, derart daß das Trägerelement (17) in eine zwischen der Ausgangs- und der Bewegungsstellung (s1, s3) liegende, weitere Bewegungsstellung (s2) bewegbar ist.

7. Zündschloßsystem nach einem der Ansprüche 1 bis 6, **dadurch gekennzeichnet, daß** eine Rück-

stellkraft mittels einer Druckfeder (28) in Richtung auf die Ausgangsstellung (s1) auf das Trägerelement (17) bei dessen Bewegung einwirkt, wobei insbesondere die Rückstellkraft zwischen der weiteren Bewegungsstellung (s2) und der Bewegungsstellung (s3) wirksam ist, indem ein am Trägerelement (17) angeordneter Schleppschieber (29) beginnend ab der weiteren Bewegungsstellung (s2) auf die Druckfeder (28) einwirkt.

8. Zündschloßsystem nach einem der Ansprüche 1 bis 7, **dadurch gekennzeichnet, daß** das Trägerelement (17) in der Bewegungsstellung (s3) sowie gegebenenfalls in der weiteren Bewegungsstellung (s2) ein elektrisches, elektronisches, optisches, sensorisches o. dgl. Schaltelement betätigt, daß vorzugsweise das Schaltelement als Hallsensor (43') ausgebildet ist sowie am Trägerelement (17) ein zum Hallsensor (43') korrespondierender Magnet (19) angeordnet ist.
9. Zündschloßsystem nach einem der Ansprüche 1 bis 8, **dadurch gekennzeichnet, daß** das Trägerelement (17) in der Bewegungsstellung (s3) mittels eines Drehriegels (30) verriegelbar ist, insbesondere indem das Trägerelement (17) bei Bewegung in die Bewegungsstellung (s3) über einen Stift (14) den Drehriegel (30) in dessen verriegelnde Stellung bewegt, wobei vorzugsweise der Drehriegel (30) zur Verriegelung in die Rastkurve (108) eingreift, und wobei weiter vorzugsweise der Drehriegel (30) elektromagnetisch, insbesondere mittels eines Klappankermagneten (33), ver- sowie entrastbar ist.
10. Zündschloßsystem, insbesondere in einem Kraftfahrzeug, mit einem elektronischen Schlüssel (102) sowie mit einem elektronischen Zündschloß (103), wobei das Zündschloß (103) eine in einem Trägerelement (17) befindliche Aufnahme (104) für den Schlüssel (102) aufweist, wobei das Trägerelement (17) mittels des Schlüssels (102) zwischen einer Ausgangs- und wenigstens einer Bewegungsstellung (s1, s3) manuell bewegbar ist, wobei nach positiver Auswertung eines zwischen dem Schlüssel (102) und dem Zündschloß (103) ausgetauschten elektronischen Codes wenigstens eine vom Zündschloß (103) bewirkbare Funktion, wie das Starten des Kraftfahrzeugs, freigegeben ist, und wobei bevorzugterweise die vom Zündschloß (103) bewirkbare Funktion mittels eines insbesondere schräg zur Aufnahme (104) angeordneten Betätigungsorgans (107) manuell auslösbar ist, **dadurch gekennzeichnet, daß** das Zündschloß (102) eine Spule (44) sowie der Schlüssel (102) einen Transponder (119) zur elektromagnetischen Übertragung des elektronischen Codes aufweisen, daß die Spule (44) einer Seite des Trägerelements (17) zugewandt ist sowie mit deren Spulenachse im wesent-

lichen senkrecht auf die Bewegungsrichtung des Trägerelements (17) steht, und daß der Transponder (119) im wesentlichen quer zur Bewegungsrichtung des Trägerelements (17) bei in der Aufnahme (104) befindlichem Schlüssel (102) ausgerichtet ist, derart daß in der Bewegungsstellung (s3) eine Übertragung des Codes ermöglicht ist.

11. Zündschloßsystem nach einem der Ansprüche 1 bis 10, **dadurch gekennzeichnet, daß** im Gehäuse (109) eine Leiterplatte (40) zur Aufnahme der elektrischen und/oder elektronischen Bauteile, wie der Schaltelemente, Hallsensoren (43, 43'), Leuchtdioden (42), o. dgl., insbesondere in etwa parallel zur Führung (110) für das Trägerelement (17), angeordnet ist, und daß die Leiterplatte (40) im Gehäuse (109) eingerastet ist.
12. Zündschloßsystem, insbesondere in einem Kraftfahrzeug, mit einem elektronischen Schlüssel (102) sowie mit einem elektronischen Zündschloß (103), wobei das Zündschloß (103) eine in einem Trägerelement (17) befindliche Aufnahme (104) für den Schlüssel (102) aufweist, wobei das Trägerelement (17) mittels des Schlüssels (102) zwischen einer Ausgangs- und wenigstens einer Bewegungsstellung (s1, s3) manuell bewegbar ist, wobei nach positiver Auswertung eines zwischen dem Schlüssel (102) und dem Zündschloß (103) ausgetauschten elektronischen Codes wenigstens eine vom Zündschloß (103) bewirkbare Funktion, wie das Starten des Kraftfahrzeugs, freigegeben ist, und wobei bevorzugterweise die vom Zündschloß (103) bewirkbare Funktion mittels eines insbesondere schräg zur Aufnahme (104) angeordneten Betätigungsorgans (107) manuell auslösbar ist, **dadurch gekennzeichnet, daß** das Betätigungsorgan (107) bei seiner Betätigungsbewegung auf ein im Zündschloß (103) befindliches, dem Trägerelement (17) zugewandtes elektrisches, elektronisches, optisches, sensorisches o. dgl. Schaltelement einwirkt, und daß ein Umlenkelement (105) die in Richtung des Betätigungsorgans (107) erfolgende Betätigungsbewegung in Bewegungsrichtung des Trägerelements (17) umlenkt.
13. Zündschloßsystem nach einem der Ansprüche 1 bis 12, **dadurch gekennzeichnet, daß** das Umlenkelement (105) als Kniehebel ausgebildet ist, wobei das Betätigungsorgan (107), insbesondere mittels eines Stößels (7), auf das Gelenk (115) zweier gelenkig miteinander verbundenen Arme (12, 13) einwirkt, wobei vorzugsweise der eine Arm (13) im Gehäuse (109) drehbar befestigt ist und wobei weiter vorzugsweise der andere Arm (12) einen wiederum gelenkig verbundenen Ansatz (10) besitzt.

14. Zündschloßsystem nach einem der Ansprüche 1

bis 13, **dadurch gekennzeichnet, daß** der Ansatz (10) in etwa parallel zur Bewegungsrichtung des Trägerelementes (17) geführt ist, und daß vorzugsweise der Ansatz (10) bei Betätigungsbewegung des Betätigungsorgans (107) auf das Schaltelement einwirkt. 5

15. Zündschloßsystem nach einem der Ansprüche 1 bis 14, **dadurch gekennzeichnet, daß** das Schaltelement auf der Leiterplatte (40) angeordnet ist, wobei vorzugsweise das Schaltelement aus einem Hallsensor (43) besteht, der mit einem am Ansatz (10) befindlichen Magneten (15) zusammenwirkt. 10

16. Zündschloßsystem nach einem der Ansprüche 1 bis 15, **dadurch gekennzeichnet, daß** das Betätigungsorgan (107) als Drucktaste (8) ausgebildet ist. 15

17. Zündschloßsystem nach einem der Ansprüche 1 bis 16, **dadurch gekennzeichnet, daß** das Betätigungsorgan (107) in einem schräg am Gehäuse (109) angeordneten Gehäuseansatz (112) geführt ist, und daß vorzugsweise der Gehäuseansatz (112) zum Ausgleich von Toleranzen bei der Montage des Zündschlosses (103) im Kraftfahrzeug verstellbar am Gehäuse (109) angeordnet ist. 20 25

18. Zündschloßsystem nach einem der Ansprüche 1 bis 17, **dadurch gekennzeichnet, daß** das Betätigungsorgan (107) mittels eines Lichtleitelements (6), das insbesondere zu einer auf der Leiterplatte (40) angeordneten Leuchtdiode (42) führt, beleuchtbar ist. 30 35

19. Zündschloßsystem nach einem der Ansprüche 1 bis 18, **dadurch gekennzeichnet, daß** das Betätigungsorgan (107) und/oder die Aufnahme (104) durch eine Blende (51, 52) umrahmt ist, wobei insbesondere die Blende (51, 52) auf das Gehäuse (109) aufgerastet ist. 40 45

45

50

55

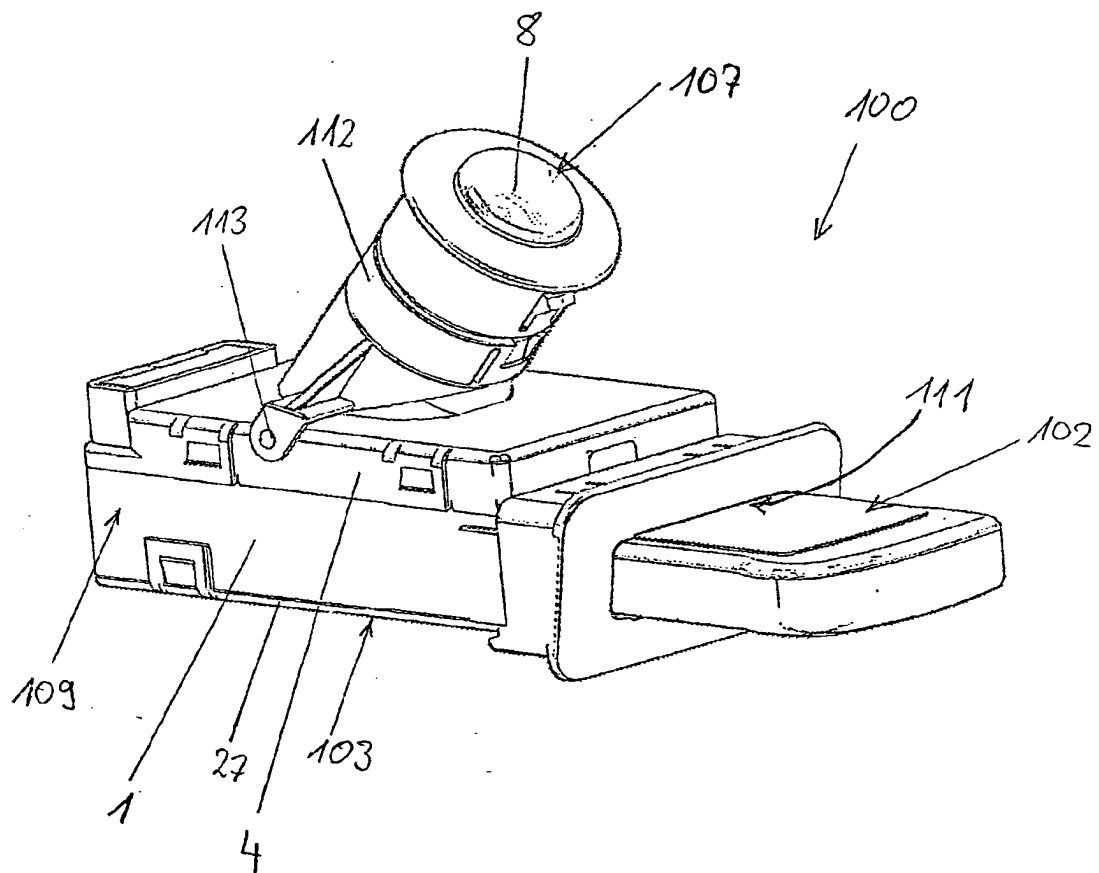


Fig. 1

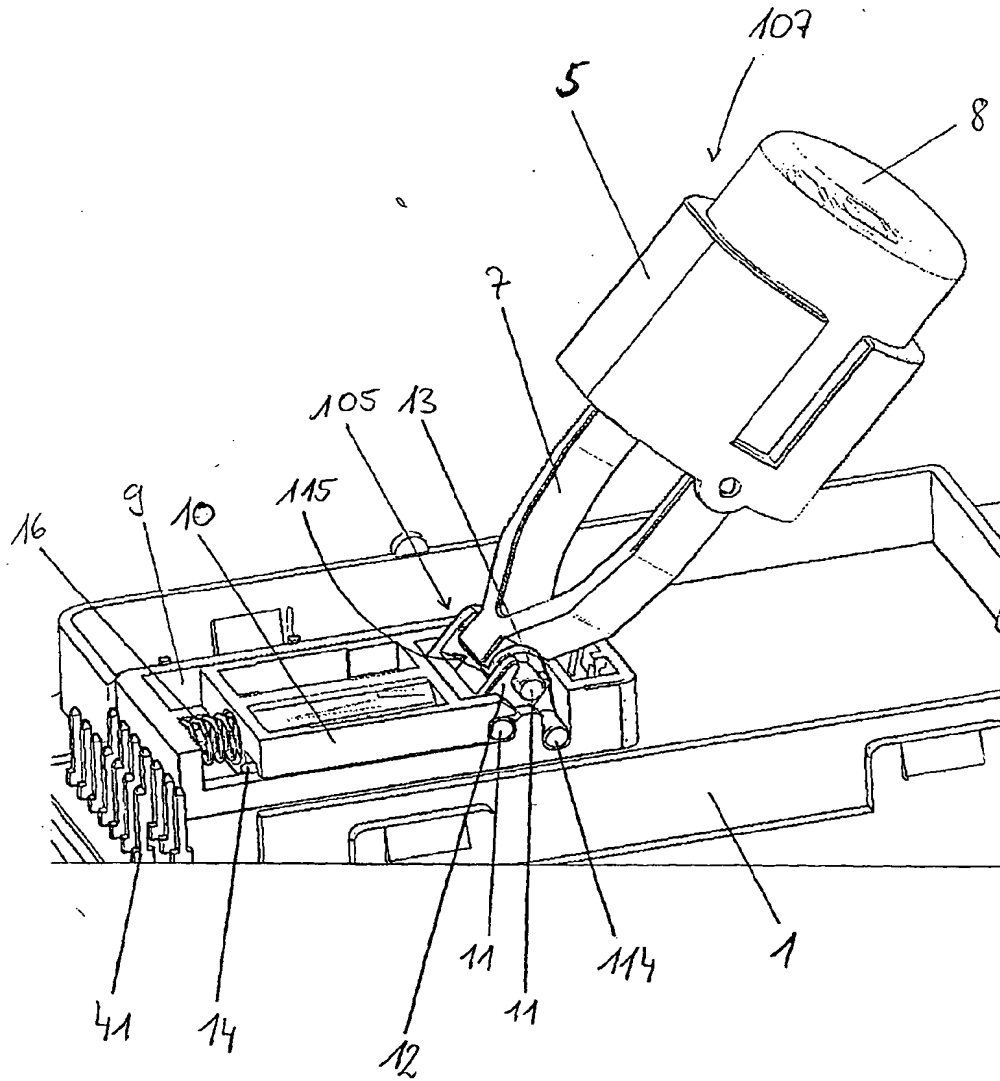


Fig. 2

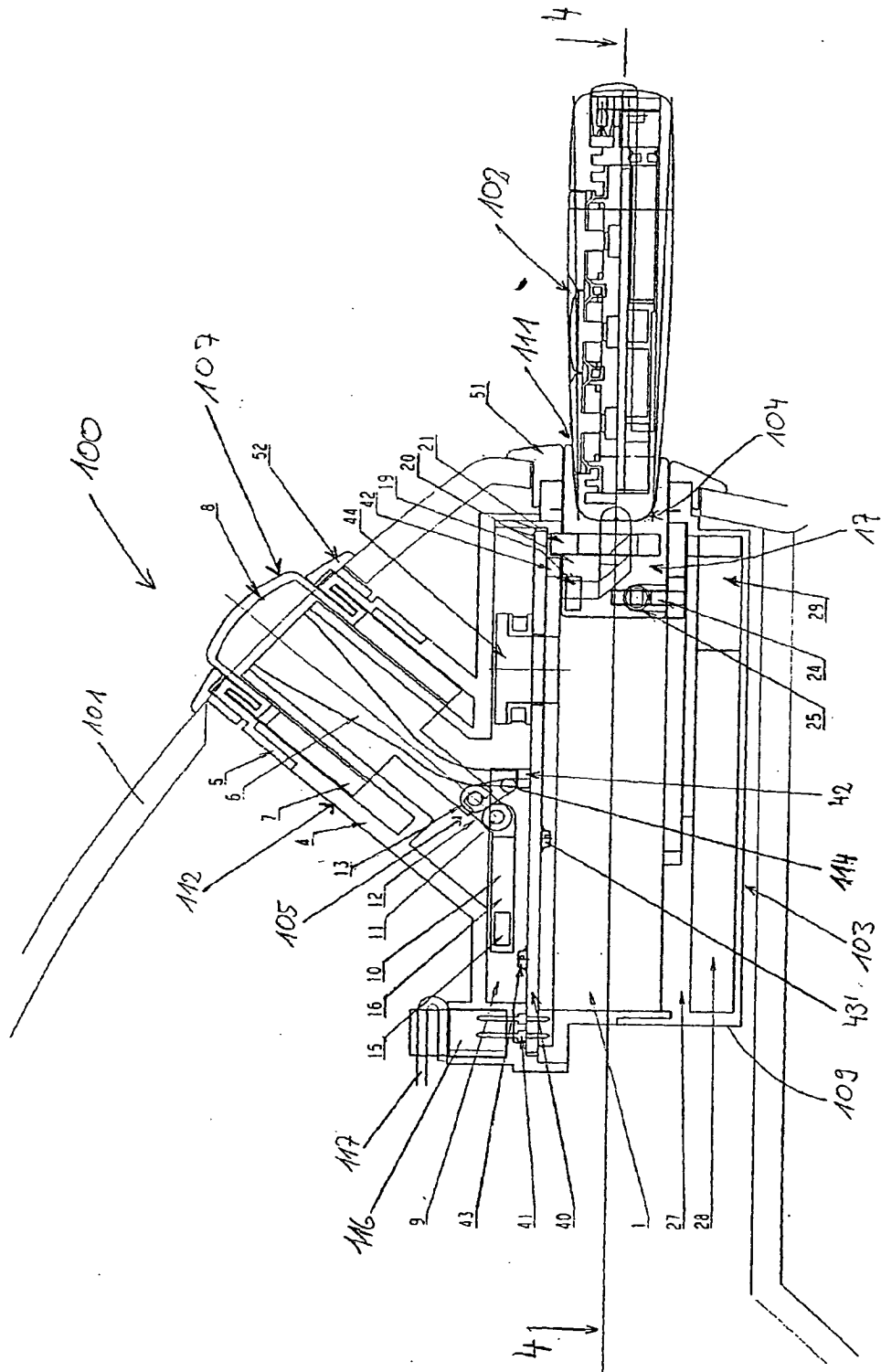


Fig. 3

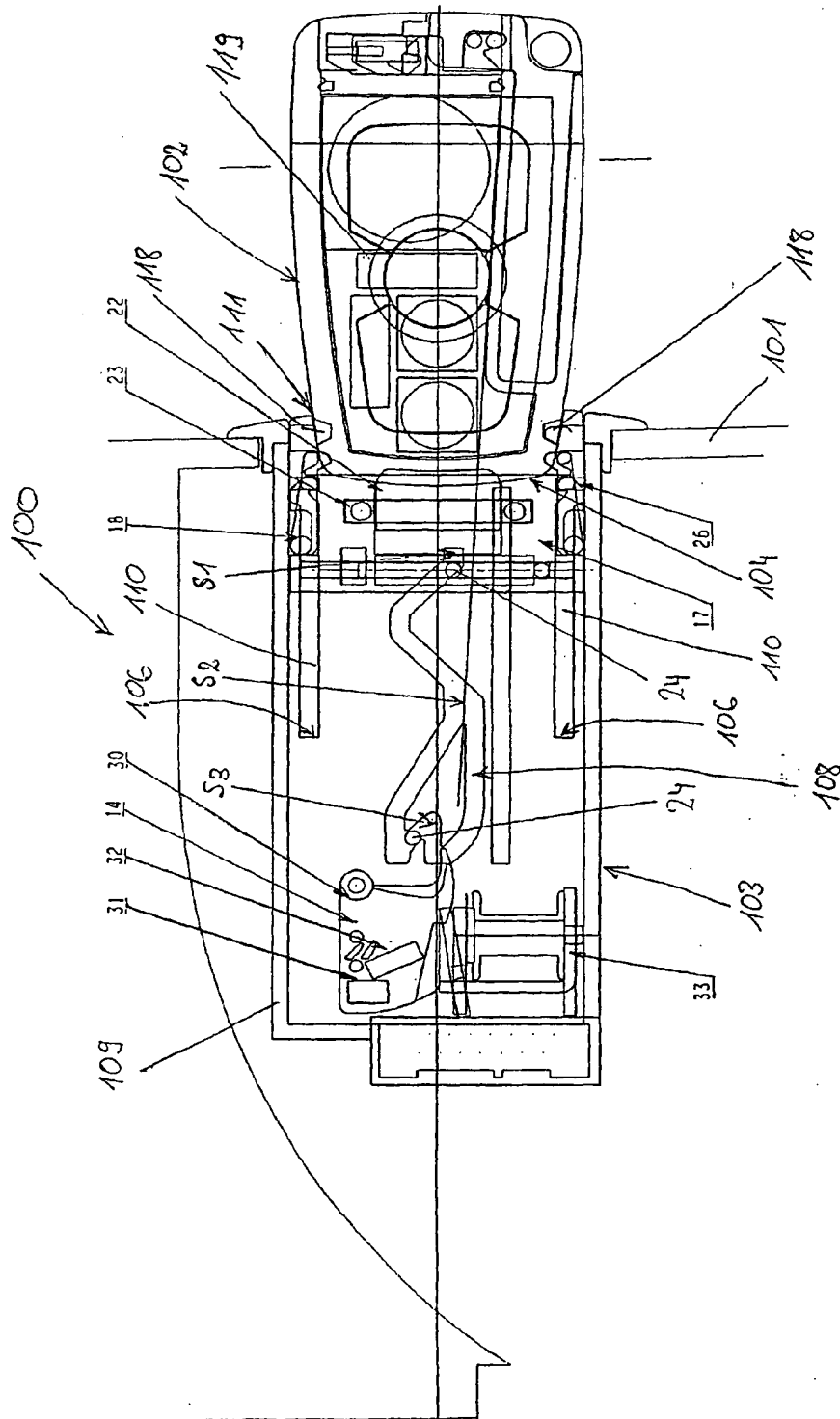


Fig. 4

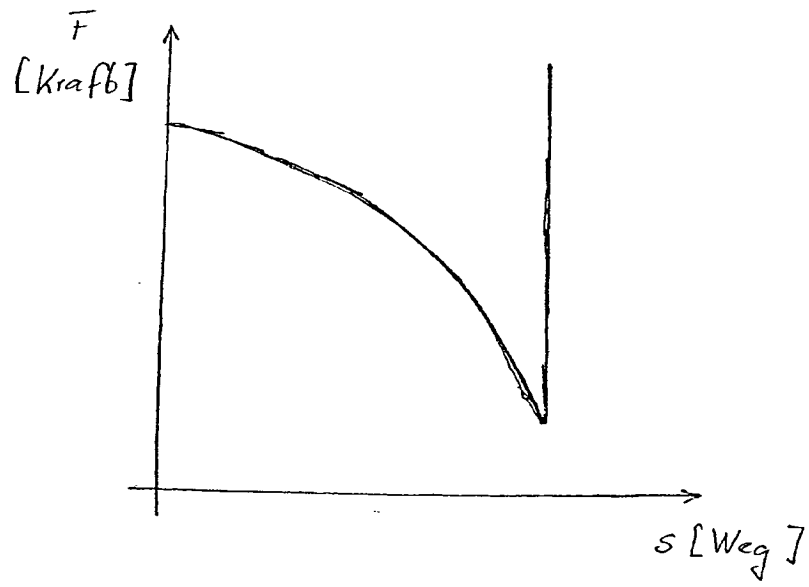


Fig. 5



(19)



Europäisches Patentamt  
European Patent Office  
Office européen des brevets



(11)

**EP 1 279 576 A3**

(12)

**EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(88) Veröffentlichungstag A3:  
28.01.2004 Patentblatt 2004/05

(51) Int Cl.7: **B60R 25/04**

(43) Veröffentlichungstag A2:  
29.01.2003 Patentblatt 2003/05

(21) Anmeldenummer: **02016556.9**(22) Anmeldetag: **24.07.2002**

(84) Benannte Vertragsstaaten:  
**AT BE BG CH CY CZ DE DK EE ES FI FR GB GR**  
**IE IT LI LU MC NL PT SE SK TR**  
Benannte Erstreckungsstaaten:  
**AL LT LV MK RO SI**

(72) Erfinder: **Sachs, Ekkehard**  
**78549 Spaichingen (DE)**

(74) Vertreter: **Patentanwälte**  
**Eisele, Otten, Roth & Dobler**  
**Karlstrasse 8**  
**88212 Ravensburg (DE)**

(30) Priorität: **25.07.2001 DE 10136187**

(71) Anmelder: **Marquardt GmbH**  
**78604 Rietheim-Weilheim (DE)**

**(54) Zündschlosssystem für ein Kraftfahrzeug**

(57) Die Erfindung betrifft ein Zündschloßsystem (100), insbesondere in einem Kraftfahrzeug, mit einem elektronischen Schlüssel (102) und mit einem elektronischen Zündschloß (103). Das Zündschloß (103) weist eine in einem Trägerelement (17) befindliche Aufnahme (104) für den Schlüssel (102) auf. Das Trägerelement (17) ist in der Art eines Schiebers mittels des Schlüssels (102) zwischen einer Ausgangsstellung (s1) und wenigstens einer Bewegungsstellung (s3) manuell linear bewegbar, wobei die Bewegungsstellung (s3) für das Trägerelement (17) als Raststellung ausgebildet ist. Nach positiver Auswertung eines zwischen dem Schlüssel (102) und dem Zündschloß (103) ausgetauschten elektronischen Codes ist wenigstens eine vom Zündschloß (103) bewirkbare Funktion, wie das Starten des Kraftfahrzeugs, freigegeben. Die vom Zündschloß (103) be-

wirkbare Funktion ist bevorzugterweise mittels eines insbesondere schräg zur Aufnahme (104) angeordneten Betätigungsorgans manuell auslösbar. Die Raststellung ist durch das Zusammenwirken einer in der Art eines Schalterhebers ausgestalteten Rastkurve (108) mit einem in die Rastkurve (108) eingreifenden, mit einer elastischen Kraft beaufschlagten Raststift (24) festgelegt. Weiterhin kann eine mit einem Transponder (119) im Schlüssel (102) zusammenwirkende Spule einer Seite des Trägerelements (17) zugewandt sein sowie mit deren Spulenachse im wesentlichen senkrecht auf die Bewegungsrichtung des Trägerelements (17) stehen. Schließlich kann mittels eines Umlenkelementes die in Richtung des Betätigungsorgans erfolgende Betätigungsbewegung des Betätigungsorgans in Bewegungsrichtung des Trägerelements (17) umgelenkt werden.

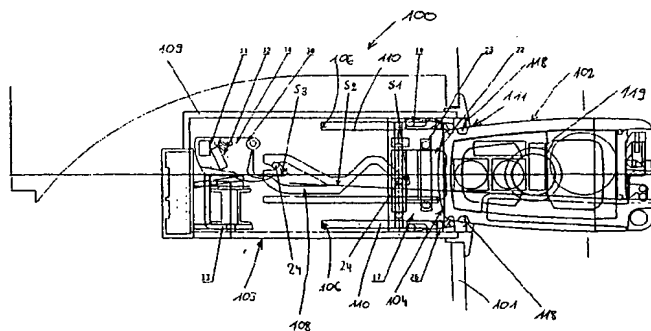


Fig. 4

**EP 1 279 576 A3**



European Patent  
Office

## EUROPEAN SEARCH REPORT

Application Number  
EP 02 01 6556

DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT			
Category	Citation of document with indication, where appropriate, of relevant passages	Relevant to claim	CLASSIFICATION OF THE APPLICATION (Int.Cl.7)
X	EP 1 091 313 A (VALEO SECURITE HABITACLE) 11 April 2001 (2001-04-11)	1-3, 6-9, 12-19	B60R25/04
Y	* column 1, line 8 - column 8, line 7; figures 1-5 *	4, 5, 10	
Y	EP 0 794 095 A (TOKAI RIKI CO LTD) 10 September 1997 (1997-09-10)	10	
Y	* column 5, line 45 - column 6, line 31; figures 1-23 *		
Y	FR 2 533 747 A (DAV IND) 30 March 1984 (1984-03-30)	4	
Y	EP 1 091 314 A (VALEO SECURITE HABITACLE) 11 April 2001 (2001-04-11)	5	
	* column 6, line 46 - column 7, line 17; figures 1-6 *		
A	DE 198 53 075 A (BOSCH GMBH ROBERT) 25 May 2000 (2000-05-25)	1-19	TECHNICAL FIELDS SEARCHED (Int.Cl.7)
	* column 3, line 7 - column 7, line 52; figures 1-7 *		
A	EP 1 026 054 A (TOKAI RIKI CO LTD) 9 August 2000 (2000-08-09)	1-19	B60R G06K H01H
	* column 7, line 8 - column 13, line 36; figures 1-33 *		
A	DE 195 04 991 C (YMOS AG IND PRODUKTE) 4 April 1996 (1996-04-04)	1-19	
	* column 2, line 45 - column 3, line 48; figures 1-4 *		
A	DE 198 36 968 A (HUF HUELSBECK & FUERST GMBH) 24 February 2000 (2000-02-24)	1-19	
	* column 2, line 10 - column 4, line 33; figures 1-4 *		
-/--			
The present search report has been drawn up for all claims			
Place of search <b>THE HAGUE</b>		Date of completion of the search <b>2 December 2003</b>	Examiner <b>Kamara, A</b>
<p>CATEGORY OF CITED DOCUMENTS</p> <p>X : particularly relevant if taken alone  Y : particularly relevant if combined with another document of the same category  A : technological background  O : non-written disclosure  P : intermediate document</p> <p>T : theory or principle underlying the invention  E : earlier patent document, but published on, or after the filing date  D : document cited in the application  L : document cited for other reasons</p> <p>&amp; : member of the same patent family, corresponding document</p>			

EPO FORM 1503 03 82 (P04C01)



European Patent  
Office

# EUROPEAN SEARCH REPORT

Application Number  
EP 02 01 6556

DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT			
Category	Citation of document with indication, where appropriate, of relevant passages	Relevant to claim	CLASSIFICATION OF THE APPLICATION (Int.Cl.7)
A	EP 1 067 260 A (HUF HUELSBECK & FUERST GMBH) 10 January 2001 (2001-01-10) * column 3, line 42 - column 6, line 33; figures 1-5 * -----	1-19	
			TECHNICAL FIELDS SEARCHED (Int.Cl.7)
The present search report has been drawn up for all claims			
Place of search <b>THE HAGUE</b>		Date of completion of the search <b>2 December 2003</b>	Examiner <b>Kamara, A</b>
<p><b>CATEGORY OF CITED DOCUMENTS</b></p> <p>X : particularly relevant if taken alone  Y : particularly relevant if combined with another document of the same category  A : technological background  O : non-written disclosure  P : intermediate document</p> <p>T : theory or principle underlying the invention  E : earlier patent document, but published on, or after the filing date  D : document cited in the application  L : document cited for other reasons  &amp; : member of the same patent family, corresponding document</p>			

EPO FORM 1503 03 82 (P44)(01)

# ANNEX TO THE EUROPEAN SEARCH REPORT ON EUROPEAN PATENT APPLICATION NO.

EP 02 01 6556

This annex lists the patent family members relating to the patent documents cited in the above-mentioned European search report. The members are as contained in the European Patent Office EDP file on  
The European Patent Office is in no way liable for these particulars which are merely given for the purpose of information.

02-12-2003

Patent document cited in search report		Publication date		Patent family member(s)	Publication date
EP 1091313	A	11-04-2001	FR	2799559 A1	13-04-2001
			EP	1091313 A1	11-04-2001
			JP	2001151078 A	05-06-2001
EP 0794095	A	10-09-1997	EP	0794095 A1	10-09-1997
			US	5801614 A	01-09-1998
			WO	9616844 A1	06-06-1996
FR 2533747	A	30-03-1984	FR	2533747 A1	30-03-1984
EP 1091314	A	11-04-2001	FR	2799560 A1	13-04-2001
			EP	1091314 A1	11-04-2001
			JP	2001171486 A	26-06-2001
DE 19853075	A	25-05-2000	DE	19853075 A1	25-05-2000
			WO	0029267 A1	25-05-2000
			DE	59902080 D1	22-08-2002
			EP	1128997 A1	05-09-2001
			ES	2181492 T3	16-02-2003
EP 1026054	A	09-08-2000	JP	10315914 A	02-12-1998
			EP	1026054 A1	09-08-2000
			US	6260651 B1	17-07-2001
			WO	9852800 A1	26-11-1998
DE 19504991	C	04-04-1996	DE	19504991 C1	04-04-1996
DE 19836968	A	24-02-2000	DE	19836968 A1	24-02-2000
EP 1067260	A	10-01-2001	DE	29911960 U1	09-09-1999
			EP	1067260 A2	10-01-2001

EPO FORM P4538

For more details about this annex : see Official Journal of the European Patent Office, No. 12/82